

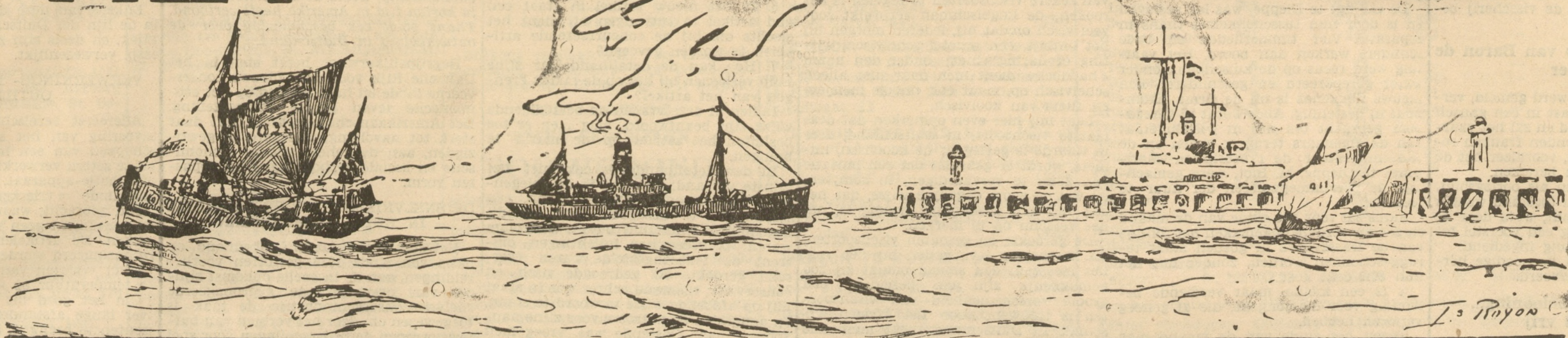
LICHTEN

SEPTEMBER

1 M	4.55	18.29
2 D	4.56	18.27
3 W	4.53	18.25
4 D	4.59	18.23
5 V	5.01	18.21
6 Z	5.03	18.18
7 Z	5.04	18.16
8 M	5.06	18.14
9 D	5.07	18.12
10 W	5.09	18.10
11 D	5.10	18.07
12 V	5.12	18.05
13 Z	5.13	18.03
14 /	5.15	18.01
15 M	5.17	17.59
16 D	5.18	17.56
17 W	5.20	17.54
18 D	5.21	17.51
19 V	5.23	17.49
20 Z	5.25	17.47
21 Z	5.26	17.45
22 M	5.28	17.42
23 D	5.29	17.40
24 W	5.31	17.38
25 D	5.32	17.36
26 V	5.34	17.33
27 Z	5.35	17.31
28 Z	5.37	17.29
29 M	5.38	17.27
30 D	5.40	17.25

Deze tabel geeft het wezenlijk uur volgens de zon.

HET VISSCHERIJBLAD



WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HOOGWATER

SEPTEMBER

1 M	8.06	20.47
2 D	8.26	21.58
3 W	10.28	22.55
4 D	11.20	22.43
5 V	—	12.03
6 Z	0.23	12.42
7 Z	0.59	13.17
8 M	1.35	13.50
9 D	2.07	14.22
10 W	2.39	14.55
11 D	3.12	15.28
12 V	3.46	16.04
13 Z	4.25	16.48
14 Z	5.15	17.47
15 M	6.24	19.07
16 D	7.50	21.39
17 W	9.08	22.30
18 D	10.05	22.30
19 V	10.52	23.13
20 Z	11.34	23.54
21 Z	—	12.14
22 M	0.33	12.53
23 D	1.13	13.33
24 W	1.54	14.14
25 D	2.36	14.58
26 V	3.20	15.44
27 Z	4.09	16.37
28 Z	5.09	17.45
29 M	6.26	19.12
30 D	7.56	20.38

De uurwerken aan land vertonen twee uur later.

Drukkerij en Bureel : NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE
Telefoon: 73.758
Postcheckrekening 1070.98
Verschijnt elken Vrijdag avond

ABONNEERT U OP
ADVERTEERT IN
« HET VISSCHERIJBLAD »

ABONNEMENTEN:
BINNENLAND : Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

Het Vervoer der Vischvangst op de Schelde

DE VERZEKERING VAN HET PERSONEEL TEGEN ARBEIDSONGEVALLEN

Een paar eigenaars van vissersvaartuigen in het bedrijf op de Westerschelde, wierpen de volgende kwestie op. Daar ze van algemeen belang is, lichten we ze hierna nader toe :
« Wij oefenen thans niet meer de visscherij op de Westerschelde uit, maar halen met onze vaartuigen de vangsten op de Schelde af. We hebben steeds één of twee personen, leden van de Hoofdgroepering «Visch en Visscherijproducten» aan boord, die niet op de monsterrol voorkomen.
Kunnen we ons personeel tegen gebeurlijke arbeidsongevallen verzekeren bij de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij, ingesteld krachtens de wet van 30 December 1929 tot vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen? »

Bespreking

De volgende vragen moeten beantwoord worden :
1. Is de wet van 30 December 1929 op de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen toepasselijk?
2. Welke instelling — Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij of die der Koopvaardij — ingesteld in uitvoering van de voornoemde wet, moet de verzekering voortrekken?
3. Welke is de toestand van de leden van de Hoofdgroepering «Visch en Visscherijproducten», die zich aan boord bevinden ten opzichte der verzekering tegen arbeidsongevallen?

De toepasselijkheid der wet van 30 December 1929

Deze wet regelt de verzekering tegen arbeidsongevallen van alle ZEELEDEN en VISSCHERS.
Worden beschouwd als zeeleden ter koopvaardij: Alle personen met om het even welke gage, die op de monsterrol der Belgische koopvaardischepen zijn ingeschreven, met het oog op de uitvoering van een arbeidsvereenkomst wegens scheepsdienst, met inbegrip van den reeder-schipper, die zijn eigen schip in bedrijf neemt, hetzij alleen, hetzij met een bemanning, wier leden al dan niet deelhebbend zijn.
Worden daarenboven voor de toepassing dezer wet beschouwd als zeeleden ter koopvaardij, de personen die rechtstreeks met den reeder of zijn aangestelden verbonden zijn door een contract van dienstverhuur, een arbeidsvereenkomst of een dienstverband om een dienst aan boord te verrichten, zij wezen al dan niet aangeworven om later aan den zeeoetocht deel te nemen.

Worden beschouwd als visschers, alle personen — welke ook de vorm en het bedrag van hunne bezoldiging wezen — die deel uitmaken van de bemanning van Belgische vissersvaartuigen met zellen of met mechanische stuwkracht, daaronder begrepen de reeders-stuurlieden, hetzij alleen, hetzij met een bemanning, wier leden al dan niet deelhebbend zijn.
De wet van 5 Juni 1928 houdende de regeling van de arbeidsvereenkomst wegens scheepsdienst, bepaalt in haar art. 1, 2° nader de hoedanigheid van « zee-» man.
Door deze algemene benaming wordt, elke persoon bedoeld die aangenomen is voor dien dienst van een schip en op de monsterrol is ingeschreven.
Welnu, de bemanning van een vaartuig, dat op de Schelde in het bedrijf is voor het vervoeren van de vangsten, heeft met den eigenaar een arbeidsvereenkomst gesloten om een werk aan boord te verrichten. Zij is als dusdanig ingeschreven op de monsterrol, die de arbeidsvoorwaarden regelt, en zij worden als « zeeleden » beschouwd.

Uit de voorgaande wetteksten kan men afleiden dat de wet op de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen overkomen aan zeeleden toepasselijk is.

Welke der Gemeenschappelijke Kassen moet de verzekering verschaffen?

De vaartuigen die zich uitsluitend bezig houden met het vervoer der vischvangst op de Schelde kunnen niet meer aanzien worden als vissersvaartuigen, daar hunne bedrijvigheid niets met de visscherij te maken heeft.
Art. 18 der wet van 30 December 1929 luidt :
« Onder de reeders ter visscherij en reeders-stuurlieden wordt, onder de benaming van Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij een maatschappij van onderling verzekering tegen de beroepsgevaaren der zeevisschers ingesteld.
Welnu, als reeder ter visscherij dient alleen beschouwd hij die een visschers-

vaartuig onder Belgische vlag uitruist. (Art. 2 eindalinia)
Er kan bezwaarlijk gezegd worden dat de reeder, die zijn vaartuig aanwendt tot uitsluitend doel de produkten der visscherij te vervoeren, zijn vaartuig heeft uitgerust voor de visscherij.
Wij besluiten bijgevolg dat de reeders niet moeten aangesloten zijn bij de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisscherij, zoolang ze deze bedrijvigheid uitoefenen.
Deze reeders zijn bijgevolg verplicht zich bij de Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij aan te sluiten. Deze instelling is gevestigd: Lange Nieuwstraat, 17, Antwerpen.

Dat het vervoeren van vischvangst in het verleden als koopvaardij beschouwd werd, blijkt uit het feit dat, vóór den oorlog, de bemanning van een vaartuig van een plaatselijke firma, die zich gedurende een bepaald tijdstip van het jaar er op toeleide haring van ons land naar het buitenland te vervoeren, insgelijks tegen arbeidsongevallen verzekerd was bij de Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij.

Toestand van de leden van de Hoofdgroepering «Visch en Visscherijproducten» die zich aan boord bevinden

Er blijkt dat deze personen niet op de monsterrol van het vaartuig zijn ingeschreven. Hieruit leiden we af dat ze niet in dienst staan van den reeder, maar waarschijnlijk namens de Hoofdgroepering toezicht uitoefenen.
De wet van 30 December 1929 is hier niet toepasselijk.
Waarschijnlijk zal de Hoofdgroepering de vereischte verzekering van haar personeel verstrekken.
We moeten er nochtans de aandacht op vestigen dat de bedienenden van den Staat — de hoofdgroepering «Visch en Visscherijproducten» is een Rijksinstelling — niet door een bediendencontract gebonden zijn (art. 29 van de wet van 7 Aug. 1922), hetgeen vereischt is om de toepassing der algemene wet op de arbeidsongevallen te kunnen invoeren.
Ze zijn dienstvolgens uitgesloten van de voordeelen der wet, alhoewel de Hoofdgroepering zooals we hooger zagen, hierin wel kan voorzien.
In elk geval draagt de reeder in het aangehaalde geval geen verantwoordelijkheid.

W. C.

Bevoorrading in brandstof en het bouwen van schepen

HET BOUWEN VAN SCHEPEN

Aan belanghebbende visschers en reeders wordt medegedeeld dat, gelet op de bestaande beperking van de voorraden brandstof, er voorloopig geen toelating tot uitvaren meer zal gegeven worden aan visschersvaartuigen, tenzij zij reeds in de vaart geweest zijn vóór 15 Juli 1941 of tenzij zij toelating tot bouwen of ombouwen verkregen hadden.
De aandacht van de belanghebbenden wordt nogmaals uitdrukkelijk gevestigd op het bericht van 9 Mei l.l. van de Scheepvaartinspectie, dat voorschreef iedere aanvraag tot bouwen of ombouwen van visschersvaartuigen door de bevoegde Staatsdiensten te doen goedkeuren vóór den aanvang der werken.

DE FORMALITEITEN DER AANVRAAG

In ons nummer van 18 Juli deelden we mede dat elke vraag tot nieuwbouw of herbouw van visschersvaartuigen, in voorkomende gevallen, moet worden voorgelegd aan de Bezetende Macht door bemiddeling van den Zeevisscherijdienst, die een grondig onderzoek zal moeten instellen omtrent het nut der ingediende aanvraag.
Ingevolge de scheepsbouwverordening van 27 November 1940, dient daaraan het volgende toegevoegd:
1) Zooals voorheen moet in uitvoering der wetten en besluiten op de veiligheid der schepen, een aanvraag tot bouwen of ombouwen, gericht worden tot den Zeevaartspektiedienst (Vindictivelaan, 25, Oostende) met bijvoeging van de vereischte plannen en teekeningen.
2) De door dezen toezichtdienst goedgekeurde bescheiden moeten vervolgens door den belanghebbende worden voorgelegd aan den Zeevisscherijdienst (Oud-Station, Oostende), die te adviseeren heeft in zake bedrijfsaardigheid en bedrijfsnut der vaartuigen.
3) Om door den Zeevisscherijdienst te kunnen worden onderzocht en voorgelegd aan den Schifffahrtssachverständigen (Scheepvaartexpert) des Militärbefehlshabers in Belgien und Nord-Frankreich, voor beslissing ingevolge de scheepsbouwverordening van 27 November 1940, dient bij iedere aanvraag te zijn gevoegd:
a) een plan: algemeen zicht van het vaartuig;
b) een plan: langsscheepsche doorsnede;
c) een plan met volledige beschrijving van den motor.
Voorzichtigheid is dus geboden!

De N.20 ook terug Wij hebben nieuws van....

Op hunne reizen naar Frankrijk, hadden de heeren Eberhardt, Vandenberghe en Pockel, in Maart van dit jaar, het vrijkomen van de N.20, te Boulogne verlaten, die door bijzondere omstandigheden de terugkeer van dit vaartuig niet verkregen worden.
Den 4 Oogst, het schip nog niet vrij zijnde, zoo heeft de heer Vandenberghe de zaak onmiddellijk bij de bevoegde overheid aanhangig gemaakt te Bordeaux, van waar hem thans bericht werd dat het schipje begin Augustus reeds zou vrijgegeven en het binnenkort de haven van Nieuwpoort zou binnenloopen.
Zondag 7 September verliet de N.20 «Marie-Roland», toebehoorende aan Aug. Beyen, de haven van Boulogne en kwam denzelfden avond te Nieuwpoort aan, na bij het binnenkomen tengevolge van het vastloopen lichte avari te hebben opgelopen.

Een gelukkige Benoeming

We vernemen de benoeming van den heer Lafère Jozef, kapitein ter lange omvaart en sedert zes jaar in dienst van de Belgische Staatsmarine als zeeleids, tot zeevaartspecteur.
De heer Lafère zal dus, samen met den heer Delattre, de plaats innemen van de zeevaartspecteurs die voorloopig in Engeland vertoeven.
De h. Lafère studeerde in zijn jeugd aan het Koninklijk Atheneum te Vissingen, Rotterdam en Oostende, is oud-leerling van het schoolschip «L'Avenir», waarde 12 jaar als officier op onze Congo-booten en verwierf zijn diploma als kapitein ter lange omvaart.
Toen de oorlog uitbrak, was hij schipper aan boord van loodsboot Nr. 7.
Thans is hij geroepen om onze visschers en hun vaartuigen te leiden op gebied van zeevaardigheid, hen voor te schrijven wat op dit gebied moet en niet mag.
De heer Lafère weet wel onze visschers zijn. Hij kent hun inborst en we zijn overtuigd, dat hij op korrekte en waardevol wijze onze visschers in hun zware taak zal bijstaan, nu zij meer dan ooit een raadgevende maar tevens gebiedende stem noodig hebben.
Deze aanstelling kan ons dus slechts verheugen en we wenschen den heer Lafère Jozef en zijn familie er hartelijk geluk mede.

Postverkeer met het Buitenland

BELANGRIJK BERICHT

Ons steunend op een verkeerde inlichting, hebben we in ons nummer van 27 December 1940 medegedeeld, dat het lang en Postbox in Lissabon mogelijk was briefwisseling met Engeland te voeren. We spreken dit bericht hierna uitdrukkelijk tegen en verwittigen ieder, zelfs geen poging te doen, over de bedoelde postbox of welkdanige postinstelling in andere landen, om briefwisseling te voeren met het aan Duitschland vijandelijk buitenland.
Die aldus toch zouden te werk gaan, stellen zich aan zware straffen bloot.

BRIEFWISSELING MET HET VIJANDLIJK BUITENLAND

Door het nazicht van de briefwisseling wordt steeds opnieuw een verboden briefwisseling van Belgische onderdanen met het vijandelijk buitenland vastgesteld. Deze overtredingen berusten grootendeels nog steeds op de onvolledige kennis der bepalingen over het Postverkeer met het buitenland.
Daarom wordt opnieuw de aandacht gevestigd op de verordening betreffende het Postverkeer (verordening van den Militairen bevelhebber), waardoor van België uit, alle postverkeer naar Engeland, zijn koloniën, protectoraten en mandaatgebieden, evenals naar de Dominions Canada, Australië, Zuid-Afrikaansche Unie met hare mandaatgebieden en Nieuw-Zeeland, naar het onbezette Frankrijk met inbegrip van zijn bezittingen, koloniën, protectoraten en mandaatgebieden, Nederlandsch Indië, Suriname en Curaçao, Belgisch Kongo en de mandaatgebieden Ruanda-Urundi, Egypte, Soedan en Irak, verboden is.
Deze bepaling verbiedt eveneens het verzenden van schriftelijke mededeelingen door bemiddeling van derde personen in andere landen of door postinstellingen.
De bijzondere aandacht wordt er op gevestigd, dat iedere inbreuk op de verordening streng gestraft wordt.

Bij de Aankomst van de Oostendsche Visschersvaartuigen

GEEN ORDE

Dagelijks wonen honderden menschen de aankomst bij van de vele kustvischschersvaartuigen, die thans nog een gezond en lekker voedsel kunnen aanbrenghen.
We begrijpen dat elkeen graag er rond komt en met begeerige blikken visch en garnaal in 't oog houdt, maar de kontrol en het lossen zouden veel nuttiger kunnen geschieden, moest elkeen er van weggehouden worden tot de hoogte van de Zeestatie aan de eene zijde en de tramstatie aan de andere zijde.

DE SLUISKNECHTEN

Thans werken vier man meer aan de sluisen, 2° ploeg, om het versassen te bespoedigen.
De stadsbediende Alfons Henri levert er het bewijs van veel initiatief en plichtsbesef. Van in den vroege morgen tot 's avonds alle de vaartuigen de sluisen zijn doorgevaaren, is hij er op post om alles stiptelijk te regelen.
HET SAMENSTELLEN DER GROEPEN
Stemmen gaan op om het samenstellen der groepen te wijzigen, in groep 1 te overdekte en in groep 2 alleen de niet overdekte vaartuigen te groepeeren.
Men beweert dat bij zekere getijden, het versassen vlugger zou geschieden, waardoor minder moeilijkheden zouden ontstaan thans door twee versassingen tweeweggebracht.
De proef is misschien het nemen waard. Aan de bevoegde instanties naar verbeteringen te zoeken.
HET SMOKKELLEN GESTRAFT
De O.213 werd voor 14 dagen uitgesloten, omdat een groote hoeveelheid kleine

In de Corporatie voor Visch en Visscherijproducten

De moeilijke Bevoorrading van Visch

Tegenover de andere staat de Hoofdgroepering «Visch en Visscherijproducten» beslist in een minder gunstige positie.
Zij beschikt inderdaad over zeer weinig visch om te verdeelen, en ieder wil genieten van alle aanwezige voedingswaren. Maar er valt op te merken dat de verbruiker van visch niet zoo hooge eischen mag stellen, als voor andere voedingswaren. Inderdaad, vóór 10 Mei 1940, hadden de visschers en vischhandelaars alle moeite van de wereld om van hun waar af te geraken, zoodat het vischverbruik het geringe bedrag bereikte van 4 kg. 5 per hoofd en per jaar.
Een rechtmatige verdeling van de voorradige visch is zeer ingewikkeld, en de Hoofdgroepering moet zich in 't algemeen beperken tot de grootsteden en nijverheidscentra.
In de laatste dagen heeft de zee onze visschers kwade parten gespeeld. Met den wind in het kwade gat, was er stormweer en er viel niet aan uitvaren.

te denken. Van garnaal en verse visch was er dus weinig of geen spraak.
De onderhandelingen met het buitenland zijn moeilijk en de exportvergunningen zijn niet gemakkelijk te verkrijgen. Nochtans zijn er onderhandelingen met Frankrijk voor invoer van gezouten sardien en makreel, en er bestaat veel kans dat de Fransche Regering een exportvergunning zal toestaan.
Uit Noorwegen zullen in totaal 1.500 kisten bevroren haring toekomen. Reeds werden er 300 kisten te Antwerpen te koop gesteld. Eerlang zullen de overige kisten over de groote centra verdeeld worden. Er wordt onderhandeld over den invoer van 1.370 kisten haring.
Uit Denemarken betrokken wij 9.280 kg. paling welke onder Brussel, Antwerpen en hun voorsteden verdeeld werden.
Wat de mosselimport betreft, worden nog steeds onderhandelingen gevoerd, nochtans zijn de vooruitzichten niet bemoedigend, daar Nederland deze weekdieren voor eigen verbruik verwerkt.

Ter drukkerij van «Het Visscherijblad» verkrijgbaar

1. Belgische Visscherij Almanak 1939 25,—
2. Officieele Lijst Visschersvaartuigen 1940 10,—
3. Duin- en Strandverdediging, van C. Loontjens 15,—
4. Grondbeginselen der Oceanographie 15,—

SOCIALE VERPLICHTINGEN

1. Werkhuisreglementen 3,—
2. Loonkaarten 0,50
3. Inschrijvingstafels Personeel 0,25
4. Inschrijvingstafels der uren en overuren 0,25

Dit alles kan verkregen worden mits storting van het bedrag op postcheck 1070.98 van «Het Visscherijblad», plus de portkosten.

Er keeren nog Visschersvaartuigen terug

Dat de terugkeer van de in Mei 1940 gevluchte visschersvaartuigen, steeds genoege doet, vooral bij de eigenaars, laat geen twijfel over.
Dat het meer en meer zijn economische betekenis heeft in de voeding van de bevolking, bewijst de huidige aanvoer van visch en garnaal reeds, dagelijks door meer dan 150 kustvisschersvaartuigen verzekerd.
De visschers verdienen hun brood en veel verbruikers kunnen genieten van een gezond voedsel.
Het is dan ook niet te verwonderen dat zij die voor de eene of andere reden, 't zij inbeslagname, 't zij verhuur, 't zij onmogelijkheid hun vaartuig te bezoeken, thans al doen wat mogelijk is om in het bezit te komen van een vaartuig, dat thans meer dan ooit zonder tegenslag een goede broodwinning kan zijn.

Dat de terugkeer of het terug krijgen van de vaartuigen altijd van geen leien dakje loopt, hoeft ook geen betoog. We hebben dit in «Het Visscherijblad» reeds dikwijls kunnen doen uitschijnen, te meer omdat zij die dit reuzenwerk bewerkstelligen meestal op eigen kosten en vervoermiddelen aangewezen zijn en dat is in de huidige omstandigheden ver van een gemakkelijk karwei.
Moest de Reederenvereniging van in den beginne zich gansch dit zaakje aangezien hebben en op haar kosten er een paar personen alle zaken hebben laten afhandelen, dan zou misschien alles reeds een afgedane zaak zijn geweest, waar dit nu nog niet het geval is en het eens te meer een bewijs is dat het Reederenverbond wel op papier, maar in werkelijkheid niet bestaat.
Gelukkig dat de visschers en vooral de kleine kustvisschersreeds steeds gehoor hebben gevonden bij den heer Vandenberghe, die voor allen even behulpzaam is.

zaam en even onbaatzuchtig is opgetreden, daar waar hij hun belangen kon helpen bereedden.
Hierin werd hij dikwijls door ons Zee- wezen en een paar zijner agenten gesteund, zoodat we met vaste overtuiging mogen zeggen dat, als thans het getal teruggekeerde visschersvaartuigen reeds zoo groot is, het alleen te wijten is aan de toewijding van deze heeren die gansch belangloos en zonder veel lawaai steeds maar voort het eene vaartuig na het andere terugbrengen.

Andermaal op reis

Verleden week zijn de heeren Vandenberghe en waterschoutagent Pockel, ditmaal met den reeder-stuurman Pol Vanhoutte, andermaal naar Frankrijk afgereisd om te trachten de N.1 terug te brengen, aan dezen laatste toebehoorende.
Beide heeren hadden een onderhoud met de bezettende admiraal in een Fransche havenstad van de Calvados en vertrokken vandaar naar Cherbourg en Granville om er met de bezettende overheid aldaar de teruggave van het vaartuig te bekomen.
Een bezoek werd gebracht aan het vaartuig, nagegaan welke reparaties diene gedaan en op welke wijze de terugkeer zou kunnen bewerkstelligd worden.
Dank zij hun bemoeiingen, zal de N.1 binnen een paar weken vrijgegeven worden en de reeder hiervan schriftelijk verwittigd.

De terugkeer van de Z.50 «Lydie-Suzanne»

Onze lezers weten dat dit vaartuig te Le Havre lag en alhoewel pas 3 jaar oud er erg beschadigd werd door oorlogsfeiten.
Een aanvraag tot overbrengen naar België werd aldaar ingediend en getracht zal worden het vaartuig te sleepen.
Te dien einde hadden de heeren Vandenberghe en Pockel een onderhoud met de bezettende en Fransche overheid te Le Havre, waar van de «Administrateur de l'Inscription Maritime», de h. Monges, bekomen werd dat het noodige touwwerk zou aan boord gedaan worden voor de sleeptrassen.
Tevens wordt een som van 239.500 fr.

onmiddellijk ter beschikking gesteld van den reeder bij het afhaken van zijn schip, om er de noodige reparaties te kunnen aan uitvoeren.

Hier werd dus op kranige wijze voor de belangen van reeder-visscher Prosper Everaert gezorgd.

De romp van het schip is uitstekend. Motor en dekwerk zullen verschillende grote reparaties vergen.

Binnen 14 dagen zal zonder tegenslag ook dit vaartuig zijn thuishaven bereikt hebben en kan het nog voor den aanvang van het haringseizoen de visscherij beginnen bedrijven.

De Z.49 «Albatros» van Baron de Brouwer

Zoals reeds vroeger werd gemeld, verkeert de Z.49 te St. Vaast in een gansch verwaarloosd toestand en zal het vaartuig verschillende duizenden franken reparaties noodig hebben, vooraleer het de thuishaven zal kunnen bereiken.

Dit schip was aanzien als oorlogsbuit, maar door den slechten toestand waarin het vaartuig zich bevindt, werd door de overheden te Cherbourg een voorstel tot vrage van het vaartuig ingediend.

Ondertusschen zullen de noodige herstellingen worden uitgevoerd.

Een verdiende beloning... of de O.2 vrij

Onze lezers weten hoe de Gebroeders Dasseville maanden naen alleen te Dieppe vertoefden, er de Belgische visschervaartrijden bewaakten, het water er uit hielden en er hun laatste centjes vertoefden om toch met hun schipje te kunnen terugkeeren.

Toen alles bewerk werd en de veertien vaartuigen te Dieppe, dank zij het toedoen van de heeren Eberhardt, Vandenberghe en Pockele vrijkwamen, moest alleen de O.2 blijven liggen en konden de gebroeders Dasseville alleen zonder hun vaartuig terugkeeren.

't Was een treurige beloning voor al het goede dat ze voor hun maats gedaan hadden.

Eens te Oostende terug, rustte elkeen zich uit, nam men anderen aan boord, maar niet die twee werkers aan hun lot over.

Ondankbaarheid is 's werelds loon... De heer Vandenberghe, die met de andere heeren wist wat die jongens voor de makkers gedaan hadden, liet het daarbij niet en trachtte het vaartuig O.2 vrij te krijgen.

Na veel geïmp en onderhandelingen is hij met den heer Pockele daarin thans gelukt.

De O.2 ligt te Dieppe, was lek geslagen en is door een tusschenkomst tans in reparatie. Vier timmerlieden en twee schilders werken aan boord. Het vaartuig werd reeds op de kuischbank onder water gerepareerd en geschilderd. Een nieuwe nokkenas is bij de firma Kromhout in bestelling. Alles wordt in gereedheid gebracht om het in geden staat aan de eigenaars terug te geven en de administrateur de Inspectie Maritieme te Dieppe, M. Biot, werd gemachtigd de overnamepapieren der nuur te tekenen.

Aldus zal vóór het einde van de maand en zonder verdere ongelukken het schipje van de Dasseville's in goeden staat teruggeschonken worden, zonder dat het nu een cent kost.

't Is een kleine, maar verdiende beloning voor die jongens, die al genoeg verloren hebben.

Tegen het einde van de maand mag onze visscherij dus weer eens vier eenheden in het land terug verwachten, wat aan de schippers en de bevolking een groot plezier zal doen.

Door beide heeren werd verder te Dieppe een onderzoek ingesteld naar den toestand van de motoren der O.93 en O.293, waarvan het wenschelijk ware ze ook naar België terug te brengen.

Hierbovenstaande gegevens geven eens te meer een duidelijk beeld van het nut van de O.2 blijven liggen en konden de gebroeders Dasseville alleen zonder hun vaartuig terugkeeren.

't Was een treurige beloning voor al het goede dat ze voor hun maats gedaan hadden.

De Toekomstige Organisatie van den Vischhandel in België

door JAN VAN HAL

(Vervolg)

Nog een ander middel om de prijzen van zekere vischsoorten te regelen is het rooken; de Engelschman verbruikt zoo veel visch omdat hij, iederen morgen bij het ontbijt, een schotel schelvisch, wijting of haring vindt; onder den naam «haddock» dient men daar niet alleen schelvisch op, maar ook «moelle meises» en vlees van koolvisch.

Laat mij hier even opmerken dat deze laatste vischsoort, in Duitschland, zeer in waarde is gestegen; de koolvisch, immers, wordt er gebruikt om een imitatie van zalm te vervaardigen, in schijven, en wel op zoo'n degelijke wijze, dat het oog van een deskundige noodig is, om het verschil op te merken.

De gerookte en gezouten vischsoorten, z.a. de haring b.v., vallen bij het volk met meest in den smaak omdat zij zoo gemakkelijk zijn om bereiden; zoo groote verscheidenheid van vischsoorten is trouwens voor het rooken geschikt. In Duitschland wordt men alle soorten van visch, de vleugels van rogge, de kleine roodaard, de engelsche soldaat, de kornaan, enz...

Niet laten bevroren, net opleggen en het rooken van de visch zijn dus zeer geschikte middelen om den vischhandel te regulariseren. De detailhandelaar zou, aie dagen, de hoeveelheid visch welke hij noodig heeft kunnen ontvangen; het gevaar, van door siechte verkoop, met een gedeelte zijner koopwaar te blijven zitten, zou gedeeltelijk verdwijnen en hij zou een regelmatig en redelijke winst kunnen nemen. De verbruiker zou zeker zijn, bij zijn handel, alle dagen visch te vinden aan min of meer vaste prijzen; van dit oogenblik af zou de visch onder de normale, regelmatig voedingsartikelen z.a. het vleesch, de eieren, enz., kunnen gerangschikt worden.

De vischhandelaars kunnen in zeer groote mate het hunne bijdragen tot het oekampen van de vooroordeelen welke oorzaak zijn, dat de zeevisch op onze taats de plaats niet inneemt welke zij verdient.

Hoe moeten wij deze vooroordeelen bekampen en hoe kunnen de vischhandelaars ons hierbij benutten?

- 1) Door de verschillende vischsoorten te doen kennen en de manieren van bereiden te verbeteren;
- 2) Door de vischschotels te doen op prijs stellen;
- 3) Door het doen verbruiken van de z.g. «gemeene vischsoorten»;
- 4) Door het vischverbruik te verhogen en door het inplanten van de gewoonte op andere dagen dan de «magere dagen» visch te eten.

De vischhandelaars zijn zeer goed geplaatst om ons bij de voorreiking van den verbruiker benutten te zijn en aie de verschillende vischsoorten te doen kennen; er zijn veel meer visch van vleeschsoorten, met inbegrip van aie gevogelte en het wild. Iedere vischsoort heeft naar eigen smaak en er bestaan talloze recepten om ze op de leukste manier te bereiden.

De vischhandelaars zouden recepten-blaadjes te hunner beschikking moeten hebben voor al de vischsoorten welke te koop worden gesteld, en de vischhandelaar zou aan de huisvrouw het blaadje overhandigen met de recepten welke betrekking hebben op de aangekochte vischsoort.

Wij moeten het verbruik bevorderen van de z.g. «gemeene vischsoorten». Daarom beperken de meeste vischhandelaars zich tot den verkoop van tong, tarbot, kabeljauw, rogge, pieterman en schelvisch? Waarom bieden zij ons geen haring, kornaan en wijting? Waarom maken zij geen reklaam voor het verbruik van de schol, steenpost, klipvisch, makreel, enz.? Zooveel vragen, zooveel vraagtekens!

In België wordt de fijne vischsoort beschouwd als een weelderig artikel en de gewone vischsoorten worden verkocht als voedsel voor de arme menschen; een middelweg is er niet en bijgevolg ook geen massaal verbruik.

De verbruiker zegt gewoonlijk dat visch duurder is dan vleesch, omdat hij gewoon is aan de soorten welke in de categorie «fijne visch» worden gerangschikt en hij weet niet, dat er vele vischsoorten bestaan welke altijd aan zeer goedkope prijzen verkocht worden.

De vischhandelaar moet dus de «visch van den dag» ter beschikking van zijn cliënteel stellen, t.z. de vischsoort waarvan de prijs de voordeligste is, en de cliënte die zich, bij haar gewoon vischhandelaar, aankraaft of versche haring zal hebben, gereedgemaakt, dank aan de te harer beschikking gestelde receptenblaadjes, zal ze zeer dikwijls kopen; hetzelfde voor wat betreft de andere gewone vischsoorten.

In Januari 1938 had ik aan de vischhandelaars voorgesteld «speciale vischdagen» in te richten, gewijd aan het verbruik van de goedkope vischsoorten; deze vischdagen welke, te beginnen van de maand Februari, alle Woensdagen moeten gehouden worden, zouden worden georganiseerd door: a) de Propagandavereniging voor Vischverbruik; b) de Syndikale Kamer van den Vischhandel in België; c) de Nationale Federatie der Hotelhouders van België; d) de Syndikale Kamer der Hotelhouders; e) het Nationaal Verbond der Koffiehuishouders, Hotelhouders en Restaurateurs van België; f) de Groot-Warenhuizen; g) het Ministerie van Landsverdediging.

Alle partijen waren akkoord, behalve de vischhandelaars, waar de versnippering van belangen oorzaak was, dat het uitwerken van dit voorstel, waarvan zij nochtans, in de eerste plaats de voordelen zouden hebben opgedaan, niet werd doorgevoerd.

De detailhandelaar is, a priori, de vijand van al wat nieuwheid is; vraag maar eens aan de handelsvertegenwoordigers hoe moeilijk het is, bij den detailhandelaar, een nieuw artikel geplaatst te krijgen; de waarom hiervan: gebrek aan initiatief en vertrouwen.

Het weze mij toegelaten de conservenfabrikanten, rookers en detailhandelaars op te wijzen, dat men bij de commerciële ontleding van een nieuw artikel met volgende punten dient rekening te houden:

1. Waarin bestaat de nieuwheid van het artikel en zijn overzicht op de reeds bestaande artikelen?
2. Van welk belang kan het nieuw artikel zijn voor den cliënt?
3. Is de kwaliteit van het artikel in verhouding met de gebruikelijke prijsverhoging?
4. Is het nieuw artikel belangrijk genoeg om een bevoorradig bij den detailhandelaar te verrechtvaardigen?
5. Zal de fabrikant het kunnen uithouden tot het artikel in den handel zal

zijn gebracht? Onnoodig onkosten te doen indien de fabrikant, halfweg gekomen, het moet laten steken.

6. Is het nieuw artikel in staat een oud artikel te vervangen of dient het slechts om bij de concurrerende artikelen te worden gevoegd?

7. Hoe kan de detailhandelaar zijne hulp verlenen bij het op de markt brengen van het artikel?

Indien al deze vragen op bevredigende wijze zijn beantwoord, mag men er toe besluiten het artikel op de markt te brengen.

In den detailhandel is ook niet het minste verband; zoo had ik de gelegenheid, in een onzer groote steden, een vischwinkel te bezoeken waar, op dit oogenblik, 9 winkeljuffrouwen werkzaam waren; ik vroeg hen inlichtingen omtrent de tentoongestelde waren (verse, gerookte en gedroogde visch en conserven); niemand echter was in staat mij op voldoende wijze te woord te staan, en aangezien de patroon, voor zijn aankopen, naar Oostende was, vroeg men mij, in den namiddag terug te komen.

Het grootste gedeelte van het winkelpersoneel is niet voldoende op de hoogte van de artikelen welke door het huis worden te koop gesteld en met dit doel, in de uitstalling geplaatst zijn; dit gebrek aan voldoende kennis is oorzaak dat de klant, die met de beste inzichten bezield, het magazijn is binnengetreken, veel van zijne belangstelling voor het bewust artikel verliest. En het is nochtans zoo gemakkelijk het personeel vertrouwd te maken met de manier waarop de artikelen moeten worden verkocht.

Afzonderlijke afdrucken van de aankondigingen ten voordele van het artikel van den dag moeten zich op alle toogbanken bevinden; de verkoopsters moeten weten welke artikelen zich in de uitstalling bevinden.

De vischhandelaars dienen ook beter hun uitstallingen te verzorgen; het volstaat een grootwarenhuis te bezoeken om vast te stellen welk belang gehecht wordt aan de uitstallingsplakkaats. Althit worden nieuwe middelen beproefd om de koopwaar belangrijker, aantrekkelijker en aantlokkelijker te doen uitkomen. De grootwarenhuizen beschikken zelfs over een bijzonder dienst welke voor taak heeft deze kaarten te ontwerpen, er iets nieuws aan te geven, iets dat de aandacht trekt.

Transportvoerders

Bemint uwen interest en gebruikt een gazogène

GOHIN-Poulenc

met anthraciet.

Leverd de kolen aan zijn koopers met contract

ALGEMEENE VERDEELER:

Garage Maritime - Em. De Clercq

15A, de Smet de Nayerlaan

OOSTENDE

(384)

WOEKER

Prijzen en Loonen van den Visscher

Het herhaalde malen in beslag nemen van tamelijk groote hoeveelheden visch, die zeker niet bij de eerste poging tot sluishandel onderschept werden, kan niet anders dan de mentaliteit die sommige visschers nog bezit in een schril daglicht stellen.

Deze handelwijze kan ook niet anders dan een blaam werpen op de tot nu toe altijd geroemde eerlijkheid der visschers. Het schaaft, de paria van vroeger, is de wolf van heden geworden en snauwt mede met den woekeraar zijn dorstigen beet naar den levensdraad van de bevolking. Het kan deze enkelen geenszins tot eer strekken, te meer nog daar zij eerlijke collega's het dreigend gevaar van harde tegenmaatregelen boven het hoofd haalt. Want het ware spijtig indien men in de visscherij eens moest ervaren dat een woekeraar, al woekert hij in visch of iets anders, een woekeraar is. Zeker, overal tiert de sluishandel, doch de vischer zou er fier moeten op zijn niet aan dit, door laag egoïsme ingegeven, schandteerend werk, mede te doen.

Hierboven hadden we het over woeker, en het is vanzelfsprekend, als we het over woeker hebben, dat we de vraag, of de visscher genoeg verdient of de visch duur genoeg betaald wordt, dienen te beantwoorden.

Zonder aarzelen en met gerust geweten kunnen we antwoorden: de prijzen die voor visch en garnalen worden betaald moeten zowel den visscher als den verbruiker kunnen voldoen.

De visscher heeft recht op een goede verdienste. De verbruiker heeft recht op een voedingswaar, die voor een armzalige kilo niet het geldelijk resultaat van een dag arbeid opslorpt.

En hier richten we ons nog eens tot den woekeraar-visscher en steller hem de vraag of hij het zoo aandurven uit de eeltige hand van zijn volksgenoot: de arbeider, zijn gansche dagloon te aanvaarden in ruil van een kilo visch? Natuurlijk, gewoekerde visch wordt slechts door menschen gegeten die over een goed geldbeugel beschikken. Wellicht werd die geldbeugel ook door woekeraarhandel aangedikt.

Toch dient de visscher goed te begrijpen, dat de benodigdheden, de brandstof, die hem wordt toebedeeld, slechts gegeven wordt om hem toe te laten een eerbaar werk in dienst der bevolking te verwezenlijken en niet om woekeraars een bestaan te geven en hen te voeden.

We schreven hierboven dat de prijzen van den visch zowel den verbruiker als den visscher moet kunnen voldoen. Wel-

De Snelvriesconservenindustrie in Duitschland

In de Economisch-Statistische Berichten van 21 Mei j.l. zet Mr. H. J. Onnes zijn artikelenreeks voort. In de vorige nummers van «Het Visscherijblad» hebben wij een overzicht gegeven van de ontwikkeling, welke de snelvriesindustrie in korten tijd in Amerika heeft overleefd. Thans volgt een beschouwing over de ontwikkeling in Duitschland.

Begrijpelijkwijze heeft men in het Deutsche Rijk voor deze nieuwe conserveermethode en haar invloed op het economische leven groote belangstelling. Het Amerikaansche voorbeeld doet daar sterk tot navolging, uiteraard in gewijzigden, aan de geheel andere economische en sociale verhoudingen aangepast vorm.

DE SNELVRIESCONSERVENINDUSTRIE IN HET VIERJARENPLAN

Het staat vast, dat in Duitschland, op basis van sinds 1936 getroffen voorbereidingen, aan de in snelle opkomst zijnde, van overheidswijze gepropageerde snelvriesconservenindustrie de taak is toegewezen om de prijsregeling voor snel bedervende levensmiddelen, zooals groenten en zacht fruit (frambozen, aardbeien, kersen en bessen), maar ook voor visch, vleesch en gevogelte, te helpen verwezenlijken. Met het oog op de bijzondere kwaliteit van het eindproduct komen uiteraard uitsluitend volkomen verse grondstoffen van de allerhoogste kwaliteit voor verwerking in aanmerking. Andere wijzen van conserveering zullen daarnaast blijven bestaan. Gezien de ontwikkeling in Amerika ligt het intusschen voor de hand, dat de systematische invoering overeenkomstig het vier-

jarrenplan het middel zal zijn tot het verwezenlijken van zeer verstrekkende, deels in betrekkelijk verre toekomst liggende doeleinden, waarvan een viertal mogelijkheden hier nader bezien zullen worden.

Enkele van deze doelstellingen liggen in de lijn der Deutsche economische politiek, en deels zijn zij al aangekondigd, resp. verwezenlijkt.

VERWERKINGS- EN BEWARINGS-OUTILLAGE

Allereerst vereischt de systematische invoering van het snelvriesprocédé de schepping van een nieuw, rayonsgewijze uit te zetten verwerkings-, bewarings- en distributie-apparaat. Er moet een zoogenaamde «vriesketting» worden tot stand gebracht, waaraan van producent tot consument geen schakels mogen ontbreken. De artikelen moeten namelijk geconserveerd worden binnen 15-24 uur na het verlaten van vriesruimten, waar de temperatuur op -18° C. is gebracht. Om het goed uit de fabrieken, vaak over lange afstanden, naar de consumenten te brengen, en om den tijd tusschen productie en consumptie te overbruggen, heeft men derhalve behoefte aan goed geïsoleerde transportmiddelen, zooals vrachtauto's, treinvrachtwagens, laadwagens («containers»), voorts aan vriesopslagruimten in keelhuizen, bij grossiers en bij groote verbruikers, alsmede aan vrieskasten met temperaturen van -18 tot -20° C. (zooals voor ruimtelijk gebruik bij den kleinhandel. Voor een vloot herziening bevorderlijk — hoewel niet absoluut noodzakelijk — zijn verder vries- of desnoeds ook koelkasten (boven 0° C.) bij den verbruiker in het klein, die het product in zulk een koelkast tot 3 dagen kan bewaren. Er zijn en worden daartoe, als onderdeel van het vierjarrenplan, snelvriesinstallaties voor het op de verwerkingsplaatsen «invriezen» geconstrueerd en vrieshuizen gebouwd en vervoerd, geschikt voor den opslag daarvan voorraden in productie en verbruikscentra. In de verbruikscentra worden bovendien groote en middelgrote vriesdepots gebouwd (-15 tot -20° C.) bij den «handel», de «vertellers», die de grootverbruikers bedienen, zooals ziekenhuizen, restaurants, bedrijfskeukens e.d., voor zoover die althans niet direct uit de vrieshuizen worden voorzien. En ten slotte zijn er in de steden middelgrote en kleine vriesconservators (250 liter minimum) geplaatst bij systematisch gekozen detailisten, die aan de kleine verbruikers en particulieren leveren.

De zeer belangrijke kapitaalinvesteringen, noodig voor het scheppen van het transportapparaat en het landelijk gespreide detaildistributie-apparaat, leiden voorloepig practisch tot een sterk overwicht van twee groote concerns. Met inschakeling overigens van ook kleinere ondernemingen, zal getracht worden de onderlinge prijsconcurrentie van boven af te leiden en te controleren, benaive voor zoover zij de productiemethoden en de kwaliteit betreft. Daarmede zullen de aan deze concurrentie vroeger verbonden extra kosten van verkooporganisatie-doubures en reclame worden voorkomen. Aan de productiezijde zullen bestaande conservenfabrieken aan de hand van de «maas» gegroeide teelt-, aankoop- en transportstandigheden volgens een «autoneel» plan worden uitgerust met «rosters» (vriesinstallaties) van deze twee groote concerns. De eigen verbruikersorganisaties dezer conservenfabrieken zullen daarmede te vervallen.

De positie van de beide concerns in combinatie is daarmede op het gebied van den grondstoffeninkoop, de voorverwerking, en vooral op het gebied van den afzet der producten, volkomen domineerend. Zij beheerschen immers de door uit te rusten distributiepunten en zijn hierdoor, en ook door de uitgebreide reclame, welke zij kunnen maken, in staat het publiek aan hun merkproducten te binden. Dientengevolge nemen zij, wat den inkoop der versche artikelen van allereerste kwaliteit betreft, een bevoorrechte positie in, hetgeen wellicht deels verband houdt met de oorlogsomstandigheden. Thans reeds worden op hier te lande de versche tuinbouwproducten, na de voorziening van de versche markt, van overheidswijze het eerst aan de vriesconserven toegevoerd en pas daarna aan andere verwerkers, zooals blikconservenfabrieken, inmakers en drogerijen. Dientengevolge is het optreden van nieuwe snelvriesbedrijven nauwelijks anders mogelijk dan onder auspiciën van en werkend in loon voor deze concerns, tenzij voorzover, dat zij zich voornamelijk op de groote verbruikers richten.

Wanneer men als een der meest verstrekkende doelstellingen voor de bevordering dezer snelvriesindustrie aanneemt de poging om de verwerking van visch, groente, zacht fruit en vleesch te overnemen, dan is het niet in de eerste plaats de meerdere of mindere mate van inmenging door overheidsinstanties, maar vooral deze centrale, massale opzet onder leiding van de twee groote concerns, welke tot dat doel zou kunnen leiden. Immers aldus zou een aan de ontwikkeling, speciaal van het transport, aangepast verwerkings- en verkoopapparaat rationeel worden uitgerust en nieuw opgezet. Dit zou dus betekenen het volledige, centraal in de hand nemen van deze nieuwe, tevoren moeilijk te beheerschen en daardoor ook tot nu toe het minst «geleide» verwerkingsindustrie. En het betekent tegelijkertijd het centraliseren van een ander, even moeilijk te beheerschen, of althans te beïnvloeden, mechanisme, namelijk de distributie-organisatie van snel bedervende versche levensmiddelen.

Bij diverse artikelen kan dan tevens de centrale verwerking der afvalfen worden ingevoerd (visch, vleesch, gevogelte) of ook verwerkt (groenten), waarbij de steeds toe bereidende bereiding van kostbare farmacaceutische preparaten uit afval (vitamine- en hormoonpreparaten) een groote rol kan gaan spelen. Men realiseert zich, dat al naar seizoen en woonbuurt, van 5 tot 25 pCt. van het stadsvul bestaat uit, als veevoer of industriegrunderstof, waardevol afval van groente en fruit. En men bedenke daarbij, hoeveel voor den consument onnut gewicht eerst van den voortbrenger via de handelaars naar hem toe is vervoerd, om later al afval door den reinigingsdienst, of, zoals dat sinds kort georganiseerd is, door den opafvaldienst te worden afgehaald. Door centralisatie van de distributie van snel bedervende levensmiddelen, zoowel versch als in verduurde toestand, zou derhalve een zeer belangrijk bedrag aan kosten voor vervoer van afval kunnen worden bespaard, zulks nog ongeacht het feit, dat over groote afstanden alleen het «nood» product zal worden vervoerd. Tot welk een besparing aan wagons, en in het algemeen aan ruimte, dit leidt, is in het vorige artikel, handelende over de Amerikaanse toestanden, reeds aangestipt.

(t' vervolg).

A. B. C.

Diesel Motoren

Anglo - Belgian C^y

Nijverheidskaai, 39, GENT © Tel. 53265-53277

Voor alle inlichtingen zich wenden tot den heer BOYDENS, Velodroomstraat, 4, OOSTENDE

Interessante Scheepvaartnieuwsjes

SLINKENDE BEDRIJFVIGHEID IN ZWEDSCHE HAVENS

In een officieel verslag over de scheepvaartbeweging in de Zweedsche havens in den loop van 1940 wordt gezegd, dat overal een gevoelige achteruitgang viel waar te nemen. Zoo is het scheepsverkeer in de havens van Stockholm met 5,3 tot op 6,3 miljoen ton verminderd, hetzij een inkrimping met 46 t.h. Göteborg kende een achteruitgang van 15,7 op 6,3 miljoen ton (-60 t.h.) en Malmö een van 8,8 op 2,9 miljoen ton, wat een inkrimping is met niet minder dan 67 t.h. In de haven van Helsingborg is de scheepvaartbeweging met 5,1 miljoen ton achteruitgegaan.

De eenige Zweedsche haven die een toename in het verkeer mocht boeken, is de erthaven Lulea, waar het scheepsverkeer met circa 30 t.h. toegenomen is.

BEDENKELIJKE SITUATIE IN DE ZWITSERSCHE MERENSCHPEEPAART

De ongunstige situatie in het Zwitsersche vreemdelingenverkeer, alsmede de toenemende brandstofscharste hebben de Zwitsersche binnenscheepvaart, welke vooral op de meren bedrijvig is, in het gedrang gebracht.

De ontangsten, welke in 1929 nog meer dan 8,5 miljoen ZF. bedroegen, zijn voor het eerste oorlogsjaar op 3,9 miljoen geslonken. Deze geweldige achteruitgang heeft geleid tot nieuwe beperkingen in het bedrijf. Maar de ongunstige situatie bij de Zwitsersche scheepvaartmaatschappijen is niet alleen een gevolg van den oorlogstoestand; gedeeltelijk spruit zij ook voort uit den hoogen ouderdom van de schepen. De vloot bestaat uit 67 stoomers en 45 motorvaartuigen. Men verwacht een opleving van het vreemdelingenverkeer na den oorlog en van het toegenomen binnenlandsche reizigersverkeer.

DE ZWEDSCHE SCHEEPSVERLEIEN TIJDENS DEN OORLOG

Men becijfert de verliezen die de Zweedsche scheepvaart in den loop van dezen oorlog ondergaan heeft op in totaal 265.000 ton, wat ongeveer neerkomt op 16 t.h. van de in September 1939 voorhanden zijnde scheepsrante. Momenteel zouden de Zweedsche vervoersorders in nota hebben tot een gezamenlijke omvang van 600.000 ton. Het grootste gedeelte ervan komt voor rekening van Zweedsche opdrachtgevers.

Definitief benoemd

Vroeger hebben we gemeld dat de heer Arthur Eberhardt voorloepig den Visscherijdienst zou waarnemen in vervanging van den h. A. Aspelagh, den vroegeren directeur, thans op pensioen gesteld.

Thans is de heer Eberhardt in de hoedanigheid van Directeur van den Oostendischen Visscherijdienst, definitief aangesteld.

We kunnen deze benoeming welke een knappen Oostendenaar te beurt valt, slechts toejuichen en zijn overtuigd dat hij aan de visscherij nog groote diensten zal bewijzen.

Muziekinstrumentenfabriek

WYNSBERGHE IVAN

Wettig gediplomeerd

Garenmarkt, 30 -- BRUGGE

Eerste klasse fabriek — Allerhande herstellingen — Grote keus blaas-, snaarinstrumenten, accordeons, phono's.

(132)

Notariële en andere Aankondigingen

Kantoren van de Notarissen
RENE LINGIER
 te Oostende, en
PHILIPPE COLENS
 te Brugge.

Op DONDERDAG 25 SEPTEMBER 1941 om 3 ure 30 namiddag, ter herberg «Prins Boudewijn», te Oostende, St. Sebastiaanstraat, 22:

TOESLAG
 van
 STAD OOSTENDE

welgelegen Eigendom

genaamd «Café Flandria», Thouroutsche steenweg, nrs 32 en 32a, hebbende een voorgevel van omtrent 13 m.; groot 220 m².
 Vrij gebruik met 1 November 1941.
 Ingesteld: fr. 261.000
 Kan iederen weekdag bezichtigd worden van 2 tot 4 ure namiddag. (375)

Kantoor van Notaris
Jacques GHYOOT
 Koningstraat, 54, Oostende.

HERVERKOOPING WEGENS OPBOD

EEN ZITDAG: Op Dinsdag 23 September 1941, ter herberg «Prins Boudewijn», St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende.

Opbrengsthuis en Woonhuis

te OOSTENDE, Hofstraat, 13 en Maria Hofstraat, 11.
 Aaneenpalende gebouwen, gekadastréerd wijk A, nrs 56916 en 56916, samen groot 121 m². Voorzien van gas, electriciteit, stadswater, regenwater en W.C.'s. Genot binnen de maand. Zie de plak-brieven.
 Zichtbaar: Dinsdag, Denderdag en Zaterdag, 2-3 u., nam.
 Gebracht op fr. 151.800. (434)

Studie van den Notaris
René LINGIER
 te Oostende, Koninginnelaan, 68

Op DONDERDAG 25 SEPTEMBER 1941 om 3 ure namiddag, ter herberg «Prins Boudewijn», te Oostende, St. Sebastiaanstraat, 22:

TOESLAG
 van
 GEMEENTE STEENE

SchoonenBouwgrond

thans dienende tot hof, met afsluitingsmuren, Sartilaan, hebbende een voorgevel van 16 m. 30 cm., groot 1323 m² 56 dm².
 Ingesteld: fr. 57.000. (403)

Studie van Meester
Pierre DENIS
 Dokter in de Rechten
 Notaris te Nieuwpoort.

Openbare Verkoop van Onroerende Inbeslagneming

Op VRIJDAG 19 SEPTEMBER 1941 te 4 u. 's namiddags, ter Gehoorzaal van het Vrederecht, Langestraat, te Nieuwpoort.

De Notaris PIERRE DENIS, daartoe aangesteld bij vonnis verleend op 16 Oogst 1941 door de Burgerlijke Rechtbank van Eersten Aanleg te Veurne, zal, ingevolge gezegd vonnis en de wet van 15 Oogst 1854, in tegenwoordigheid van den Heer Vrederechter van het Katon Nieuwpoort, openbaar verkopen, bij onroerende inbeslagneming, het volgende onroerend goed:

Gerechterlijk Arrondissement Veurne
 Gemeente Oostduinkerke
 Wijk NIEUWPOORT-BAD

Een onlangs nieuwgebouwd, welgelegen en modern
OPBRENGSTHUIS
 thans dienstig als hotel-pensioen, genaamd:

«Pension Forestoise»

staande en gelegen te Oostduinkerke, Wijk Nieuwpoort-Bad, groot 726 m², bekend bij Kadaster Sektie A, nrs. 2-p-58, en 2-q-58, palende of gepaald hebbende aan de Koninklijke Baan, Marcy-Moens te Brussel en Marcy Marie te Anderlecht, Mr Tedesco, de Wwe Charles Vandemaële en kinderen, de Staatsdomen en Henri Wester.

Met al het mobilair, onroerend bij bestemming en dienst tot de uitbating.
 Ingesteld: 107.900,00 fr.

Alle dagen te bezichtigen mits toelating van den verkoopshoudenden notaris, bij wie de sleutels berusten.

N. B.: WET VAN 15 OOGST 1854 : Artikel 93 :

— In geval van verkoop na beslag of bij dadelijke uitwinning, heeft om 't even wie, gedurende veertien dagen na de toewijzing, het recht om op te bieden.
 — Het opbod mag niet lager zijn dan een tiende van de hoofdsom van de toewijzing.

— Het wordt gedaan bij een deurwaarderseksplaat dat aan den notaris, die tot de toewijzing is overgegaan, betekend wordt, en het wordt den koper aangezegd. De toewijzing ten gevolge van opbod moet door denzelfden openbaren ambtenaar en op dezelfde wijze als de eerste toewijzing gedaan worden.
 — Het is eenieder toegelaten mee te doen aan bedoelde toewijzing, die definitief zal blijven en waarna geen ander opbod meer kan gedaan worden.

Het lastenboek der verkoop ligt ter inzage van de koopers ter studie van den verkoopshoudenden notaris Denis, Kokstraat, 9, te Nieuwpoort, alwaar alle verdere inlichtingen kunnen bekomen worden.

De koopers worden verzocht zich te voorzien van hun trouwboekje of een uittreksel hunner geboorteakte. (396)

Studie van den Notaris
VAN CAILLIE
 te Oostende, Kapucijnenstraat 6.

Den MAANDAG 22 SEPTEMBER aanteende, om 3 uur namiddag in het Café «Prins Boudewijn», St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende:

TOESLAG
 van
 I.
 STAD OOSTENDE

EEN SCHOON

Handelshuis

Kaalstraat 30a, met 3 verdiepen en 17 plaatsen, groot 104 vm. Niet verpacht. Ter beschikking van den koper een maand nadat de toelag definitief is.
 Dagen van bezoek: Maandag, Woensdag, Vrijdag, van 2 tot 4 uur.
 Ingesteld: 200.200 frank.

II.
INSEL
 van

Een groot woonhuis

met aanhoorigheden

ZAAILAND, WEILAND en BOSCH

te ROKSEM (Gaffelhoek)
 te samen groot 3 Ha. 52 a. 65 ca., verdeeld in 4 koopen.
 Voor de verdeling van de koopen, plan en ligging, zie affiche.
 Alle inlichtingen zijn te bekomen ter studie van den werkenden notaris. (436)

Studie van den Notaris
VAN CAILLIE
 te Oostende, 6, Kapucijnenstraat.

Den MAANDAG 15 SEPTEMBER aanteende, om 3 uur namiddag, in het café «Prins Boudewijn», St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende:

2e ZITDAG VAN VERKOOP
 van
 GEMEENTE STEENE

EEN SCHOON

perceel grond

Nijverheidsstraat 2, breed 6,50 m., diep 25 m., groot 162,50 v.m., gelegen op 34,95 m. van den heek van den Thouroutschen steenweg. Plan ter inzage bij den notaris.
 Ingesteld: 6.000 frank. (435)

Studie van den Notaris
Jean DE WYNTER
 Kerkstraat, 43, te Oostende.

Op DONDERDAG 25 SEPTEMBER 1941 in het lokaal «Prins Boudewijn», St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende:

DEFINITIEVE TOESLAG
 ten gevolge van Opbod van:

De Herberg

genaamd «Vandendrink» IJzerwegstraat 3, te Steene Conderdam.
 Oppervlakte 80 m².
 Bij opbod gebracht op fr. 11.000.
 Alle nadere inlichtingen te bekomen ter Studie. (439)

Studie van den Notaris
Jean DE WYNTER
 Kerkstraat, 43, te Oostende

Op DONDERDAG 25 SEPTEMBER 1941, te 15 u. in het lokaal Prins Boudewijn, St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende

TOESLAG
 van
 van een VOORDEELIG

perceel bouwgrond

te OOSTENDE-OOST (Opex)
 in de Aimé Liebaertstraat, op 32,50 m. van de Voorhavenlaan, gevelbreedte 5,50 m., oppervlakte 115,16 v. m.
 Onmiddellijk genot.
 Geen verplichting van bouwen voor den koper.
 Alle nadere inlichtingen te bekomen ter studie. (440)
 Ingesteld: 13.000 fr.

Studie van Deurwaarder
ED. DEMULDER
 Frères Fonteinstraat, 11, te Brugge.

BIJ RECHTSMACHT

HAVEN VAN ZEEBRUGGE

OP MAANDAG 15 SEPTEMBER 1941 om 2 uur stipt namiddag, in den Zwaaidok der Haven van Zeebrugge

OPENBARE VERKOOPING
 in één enkele zitting
 van het inbeslagnemen

Visschersvaartuig «Z.66 ANTINEA»

(vroeger B.7 Antinea)

toehorende aan de Haven van Zeebrugge, gebouwd in hout te Brugge in 1923, en onlangs gansch in staat gesteld, metende Brutto 37 T 44 en netto 19 T 15/100, met alles zich aan boord bevindende, namelijk gedeelte losse stukken van een scheepsmotor, vischplanken en klein gedeelte benodigdheden.

Na te zien den dag der verkoop vanaf 1 uur.

Voor verdere inlichtingen en inzake van het lastenboek zich wenden 's voormiddags, ter studie van den werkenden deurwaarder.

OP KOMPTANT ZONDER KOSTEN. (417)

Studie van Meester
M. SEBRECHTS
 notaris te Oostende, Leopoldlaan, 7.

RECHT VAN OPBOD

Blijkens verslagchrift van eindelijke toewijzing opgemaakt door voornoemden notaris op 1 September 1941 werden:

STAD OOSTENDE
TWEE PERCELEN
BOUWGROND

gelegen in de Vrijheidsstraat, nabij den Thouroutschen steenweg en de Elisabethlaan, respectievelijk groot 94,50 v.m. en 350 v.m. 59 v.d.m., toegewezen mits de prijzen van fr. 13.000 en fr. 38.000.
 Overeenkomstig artikel 92bis der wet op de gedwongene onteigening heeft eenieder het recht van op te bieden gedurende 14 dagen na voormelde toewijzing.
 Het opbod mag niet lager zijn dan één tiende van den koopprijs. Het moet gedaan worden in de vormen voorzien door gezegd art. 92bis.
 Alle inlichtingen ter studie van den verkoopshoudenden notaris. (421)

Kantoor van Deurwaarder
Arthur D'HOEST
 te Oostende, Rogierlaan, 38. Tel. 72212.

Bij Rechtsmacht

STAD OOSTENDE

Openbare Marktplaats — Wapenplaats

Op ZATERDAG 20 SEPTEMBER 1941, om 10 uur 's voormiddags:

OPENBARE VERKOOPING

van

inbeslagnemen

meubelen

en

mobilaire voorwerpen

zoals: eetplaats garnituur in elk, kasten, bedden, tafels, stoelen, canapé's, tapijten, enz., enz.

Verder nog: Radio «Telefunken», menagère stoof «Godin», naaimachine «Singer», enz.
 Op kontant en zonder verhoog. (447)

Agence Ch. Seys
 Rogierlaan, 21 Oostende

TE KOOP:

Schoon Handelshuis, bij Kapellestraat. Rapportville, Av. de la Reine, 4 appart. Str. water. Gr. hof. 340 m². Handelshuis, bij Leopoldplaats. Schoon huisje, Nieuwpoort stw., Mariakerke. 205 m². Werkmanshuisje, Toekomststr. Breedene. Schoon Heerenhuis, center van stad. Schoone rapportvillas, Zeedijk bij Pal. hotel. Alle confort. 300.000 fr. Prachtige Villa, Zeedijk, Oostende. Hotel-Pensioen, bij Zeedijk, 35 kamers. Gezondheids Hotel, Zeedijk, Middelkerke. 45 kamers. Alle confort. 2 schoone villas, Mariakerke, 164 m². 2 Werkmanshuisjes, Breedene, elk 1350 m². Bouwgronden te Breedene, vanaf 18 fr.: Opeze vanaf 80 fr. de m²; bij Zeedijk te Mariakerke 225 fr. de m²; Tarwestraat, enz.

TE HUUR:

Moderne villa, center, alle confort. Huizen: St. Sebastiaanstraat, St. Peterburgstraat, enz.

DRINGEND TE KOOP GEVRAAGD:

Handelshuizen, burgershuizen, enz., groot en klein, in en buiten stad. (424)

Administratieve Rechtsmacht in Eersten Aanleg

KEEREMAN Cyriel, groothandelaar in confiserie, wonende te BRUGGE, Scheepsdaelelaan, nr. 27, wordt bestraft met een geldboete van 300.000 fr. (DRIE HONDERD DUIZEND), bekendmaking in de bladen, om als groothandelaar ten koste van den verbruiker een aanzienlijke woekerwinst verwezenlijkt te hebben op den verkoop van confiserieartikelen en pralinen. (442)

DE PREE, Michel, herbergier te ST. KRUIS, Dampoortstraat, nr. 109, wordt bestraft met een geldboete van 20.000 fr. (TWINTIG DUIZEND), bekendmaking door inlassing in de bladen en aanplakking ten huize, uit hoofde van sluiklaching van een varken en vervoer van aardappelen bestemd voor den sluikhandel. (443)

VAN HULLE, Gebroeders, landbouwers te DUDZELE, Dorp, die onbekommerd om het lot van anderen en hun plicht tegenover de gemeenschap vergeten, terwijl zij een hoeve van ongeveer 40 Ha. bebouwen, verschillende dekreeperde dieren in de stallen lieten liggen welke aldus een groot gevaar voor besmetting der andere dieren medebracht, hun gehele hoeve en landerijen verwaarlozen, volledig aan hun leveringsplichten tekort kwamen, worden, bij beslissing dd. 28 Oogst 1941 van de Administratieve Rechtsmacht in Eersten Aanleg voor Brugge-Oostende, het recht ontzegd om nog enig landbouwbedrijf zelfstandig uit te baten, dit te beginnen met 1 October 1941 en zoolang het regime van de rantsoenering der eetwaren duurt, bekendmaking der beslissing met aandiuiding van naam, door aanplakking, inlassing in de bladen en afroeping ter gemeente door den Veldwachter. (444)

ZOEKLICHTJES

WASSCHERIJ vraag goede en halve strijkers op hoogte der stiel. Goed loon. Z. w. Van Bel, 10-12, Paulusstraat, Oostende. (446)

TE KOOP: Motor Deutz van 20 P.K., in zeer goeden staat. Adres Bureel blad. (438)

TE KOOP: Garnaalboot met alle vischtuig, lengte 8,50 m., breedte 2,25 m., diepte 1,40 m., met marinemotor benzine van 14 P.K. merk Benz. Zich wenden: Lefingestraat, 62. (422)

TE HUUR GEVRAAGD: Kleine Villa of woning of klein pachthof met garage of stallen, omstreken Gistel. Schrijven bureel blad J.E.F. 21. (430)

MEN VRAAGT Reiziger op commissie. Zeer goede verdiensten. Schrijven bureel van 't blad. (429)

WENSCH TE KOOPEN per okkasie: een pupiter (schrijftafel). Aanbiedingen bureel blad onder nr. 358. (356)

GOEDE DACTYLO vraagt plaats. Voorwaarden opgeven aan het bureel van het blad onder nummer (352)

TE KOOP: Schoon dik spiegelglas, grootte 150 cm. lang en 47 cm. breed. Zich wenden bureel van 't blad. (283)

TE KOOP aan voordeelige prijzen, verschillende loten bouwgrond, gelegen in de Honoré Bergersstraat. 1 lot, 100 m²; Leffingestraat, 1 lot 240 m²; Tarwestraat 1 lot 88 m². Voor inlichtingen te begeben: 18, KONINGINNELAAN, Oostende (284)

GELDPLAATSING, uitstekende waarborgen, hooge interesten. Schrijven bureel van het blad. (256)

IK BETAAL DEN HOOGSTEN PRIJS

voor rijtuigen, kamions, kamionnetten niet in het gebruik of beschadigd. Achterdeel, Chassis, Resorts en banden in gelijken welken staat. In het bijzonder Chevrolets. Schrijven: Willy Goes, Nieuwpoortsteenweg, 460. Oostende. Begeeft zich ten huize. (445)

VERLOREN

BRACELET met naam van persoon op. De eerlijke vinder wordt verzocht het aan de belanghebbende terug te bezorgen. Goede belooning. C. Wittewrongel, Kerkhof Nieuwpoortsteenweg. (437)

BEDANKING

Mijnheer A. LOUF en familie bedanken welgemeend vrienden en kennissen voor de talrijke blijken van deelneming, hun betoond bij het afsterven van

Mevrouw LOUF
 geboren Leontine REYNAERT
 Gistel, 27, Nieuwpoortse Stw.
 Oostende, Vindictivelaan. (441)

STENO-DACTYLOSCHOOL

CREMER

2bis, Marie-Joséplaats (boven Ribby)

SNEL EN MACHINESCHRIFT - TALEN

COPYWERKEN

Heropening op 8 September. Inlichtingen en inschrijvingen ter school van 2 tot 5 uur. Op alle andere uren bij Meij. Tilmont, 6, Oude Mijnplaats. (351)

Nieuwpoort

MIJN IN DE KOR

Donderdag van de verleden week was het visschersvaartuig N.31 «Hendrik» van August Calcoen ter visscherij uitgevaren. Gekomen bij de boei van Nieuwpoort Bank in het West Diep werd de bemanning, die vooraan op het dek aan het kaarten was, plots tegen het dek gesmeten. Daarna hoorden zij een geweldige ontplofing. Het schip werd achter uit het water gegeven en dook voor. De motor viel gelukkig niet stil en het schip voer door. De waterleidingen van den motor waren afgerukt en gezien de motor verwarmede, werd er langzaam naar de haven gevaren. Er werd vastgesteld dat het schip water maakte aan bakboordzijde en dat de mazouttank van dezelfde zijde die uit de staanders gerukt was ook lek was. Het elektrisch schakelbord was door het venster van het stuurhuis geslagen.

SCHIP OP HET STAKETSEL

Het visschersvaartuig N.20 «Maria-Roland» van Beyen August, dat bij het uitbreken van den oorlog naar Frankrijk vertrokken was, kwam Zondag laatst van Boulogne naar onze haven terug. Slecht ingelicht te Boulogne over het uur van hoog water te Nieuwpoort en ook onwetend dat de haven zoo droog is, stak Beyen de haven binnen langen tijd na hoog water en het schip liep vast tusschen de staketfels. Daar bleef het stecken tot wanneer het water vloeide. Dan werd het schip tegen het staketfel gejaagd waartegen het anderhalf uur beukte. Tusschenin viel de motor verscheidene malen stil en eindelijk wanneer er voldoende water was, gelukte visscher Beyen er in, het schip veilig aan de kaai te brengen. Door het beuken tegen het staketfel werd er groote schade veroorzaakt.

Het schip wordt hersteld en zal nu varen onder N.49.

DE WRAKKEN

Op aanvraag van de Kustvisscherijcentrale van Nieuwpoort S. V. zullen de wrakken door de bezettende overheid afgebeeld worden.

Dit zal een schoon werk zijn, want gedurende de laatste dagen hebben veel vaartuigen aan wrakken vastgeslagen, boot verloren, korrestok gebroken of geseurd.

« HET VISSCHERIJBLAD »

IS VERKRIJGBAAR

BIJ ALLE DAGBLADVERKOOPERS

MARKTBERICHTEN

VISCHAAANVOER GEDURENDE DE WEEK VAN 31 OOGST TOT 6 SEPT.

Vischsoort	OOSTENDE	NIEUWPOORT	BRUGGE	ZEE-BOUCHAUTE	BLANKENBERGE	Totaal
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Garnaal	8.169	7.682	4.205	5.210	5.735	31.619
Platvisch, schul en bot:						
1e soort	785	2.125	3.792	—	4.641	11.343
2e soort	871	2.317	2.399	—	2.781	8.368
Gr. platvisch:	371	296	212	—	549	1.428
Tong:						
1e soort	6	23	—	—	12	41
2e soort	8	30	10	—	16	64
3e soort	4	201	11	—	18	234
Groote schul:	639	1.100	2.236	—	960	4.935
Tarbot en griet:	2	11	—	—	2	14
Rog:	20	702	7	—	2	731
Groote bot:	195	4.451	32	—	273	4.951
Poers:	—	26	5	—	3	34
Tek:	114	—	—	—	—	114
Zeehond:	—	134	—	—	—	134
Haal:	—	36	—	—	—	36
Kabeljauw:	—	2	—	—	—	2
Krabben:	—	—	—	1.095	—	1.095

Totaal aankoopcijfer: fr. 123.932,50 241.580,75 149.645,40 54.687,— 165.014,70 741.040,35

Van het strand werd 618 kg. garnaal aangevoerd, verkocht voor 6.180 fr.

Aantal vischdagen: Oostende 3; Nieuwpoort 5; Zeebrugge 2; Bouchaute 4; Blankenberge 4.

GENT

VISCHTOEVOER

BANK VAN BRUSSEL

NAAMLooZE VENNOOTSCHAP
BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAPENPLAATS
Agentschap Petit Paris, 76b, Torhoutse Steenweg

Bewaring van Effecten — Verhuur van Brandkasten —
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakket-
ten of verzegelde kisten.

EEN TERUGBLIK

De Reederij van den Reeder-Stuurman
in België

(Vervolg)

Weinige tijd nadien, breidde deze beweging langzaam de kust uit. De telling, die in 1875 gedaan werd, wees uit dat er op de kust van 426, 229 vaartuigen toebehoorden aan reeders-stuurlieden, hetzij meer dan de helft. Dit was het geval voor 35 eenheden op 40 te De Panne, 82 op 86 te Nieuwpoort, 16 op 16 te Oostduinkerke, 19 op 31 te Blankenberge. Te Oostende, op een totaal van 147 zeilvaartuigen, behoorden er slechts 44 aan den stuurman.

In 1913, bijgevolg korten tijd vóór den oorlog, stelde men een stilstand vast van het aantal reeders-stuurlieden, zoowel langs de Oost- als langs de Westkust. Inderdaad merkt men op, dat het aantal reeders-stuurlieden van gedekte zeilvaartuigen geslonken is tot 204 op een totaal van 416. Wat de gedekte of open vaartuigen betreft, 157 behoorden toe aan reeders-stuurlieden en alleen 20 aan derde personen. Gedurende dit tijdspan bestond het krediet aan de Zeevisscherij om zoo te zeggen niet.

In 1919 stelde men vast, dat de vroegere verhoudingen een grondige wijziging hadden ondergaan. Het totaal der zeilvaartuigen was verminderd tot op 242, waaronder 117 en 125 wederzijds toebehoorden aan stuurlieden-eigenaars en andere.

De verliezen welke werden vastgesteld waren om zoo te zeggen gelijk in de twee reeksen; zij werden daarentegen vergoed door een vermeerdering van het aantal halgedekte of open vaartuigen. Niet minder dan 220 stonden onder het bevel van den eigenaar en 55 behoorden toe aan reeders.

Van dan af, niettegenstaande er op een zeker oogenblik een tiental reederijen bestonden die zeil- en motorvaartuigen uitbaatten, groeit het aantal reeders-stuurlieden regelmatig aan en op zekere tijdstippen zeer vlug, om in 1933 zijn hoogtepunt te bereiken met 320.

Een geweldige achteruitgang doet zich in 1934 gevoelen; men vindt enkel nog 242 vaartuigen waarop de eigenaar het bevel voert. Verder zijn de schommelingen niet meer zoo geweldig en men heeft op het einde van 1938, 230 eenheden.

Deze gegevens stemmen overeen met de beweging in den tegenovergestelden zin, alhoewel niet zoo geweldig, in de reeks der niet varende reeders: 159 in 1920. In 1933 valt hun aantal op 132 om vervolgens opnieuw te klimmen tot 219 op het einde van 1938.

Gansch anders is de ontwikkeling van den toestand der halgedekte- en open vaartuigen. In 1919 vindt men er 220 in handen van reeders-stuurlieden en 55 in andere handen. In 1938, door de voortdurende achteruitgang, dalen deze cijfers tot 37, wat de eerste reeks betreft, en tot 1 wat de tweede aangaat.

Oorzaken der Schommeling

Men weet dat gedurende den wereldoorlog onze vaartuigen de wijk namen naar vreemde havens, voornamelijk Engelse, waar de nijverheid werd voortgezet, in de door de omstandigheden opgedrongen voorwaarden met een te betrekken verlies aan menschenlevens en materiaal. Anderzijds was het materiaal in de havens van onze kust, blootgesteld aan beschadiging.

Het is bijgevolg niet te verwonderen, dat een jaar na den wapenstilstand, men slechts 243 gedekte vaartuigen voorhanden had.

De stoutmoedige werkkraft van de visschersbevolking legde er zich op toe tot den heropbouw van onze vloot. Vermits op dit oogenblik het geld al zoo zeldzaam was als de beschikbare vaartuigen, stelde men in lijn al wat men voorhanden had. Het waren om zoo te zeggen uitsluitend open en halgedekte vaartuigen met beperkte mogelijkheden, maar nochtans met een economisch rendement dat tijdelijk hoog was, gezien de rijkdom van den vischgrond.

Deze werkkraft ontwikkelde zich insgelijks bij de visschers, die er in geslaagd waren gedurende de vier jaren in de vreemde havens wat spaarcenten te verzamelen.

Ook werd het geld, wegens oorlogsschade uitbetaald bij toepassing der wet van 10 Mei 1919, somtijds in de visscherij belegd, tegelijkertijd met voorschotten van vrienden en familieleden.

Wat de oorlogsschade betreft, past het hier op het volgende te wijzen:

Art. 2 der wet van 10 Mei 1919 bepaalde uitdrukkelijk, dat men slechts aanspraak kon maken op schadevergoeding voor zekere en materiele schade tweegebracht op Belgisch grondgebied aan roerende en onroerende goederen tengevolge van een oorlogsschade.

De schade tweegebracht aan vaartuigen binnen de Belgische territoriale wateren, beperkt tot drie mijl van de kust, viel dus onder de toepassing van deze wet, maar de andere schade, belangrijk en talrijk, tweegebracht buiten deze grens, in volle zee of in de wateren van een vreemd land, vielen ten laste van de eigenaars. Dit is een nieuw voorbeeld van de wijze waarop de bijzondere belangen van de zeevisscherij somtijds uit het oog verloren worden bij het maken van onze wetten met algemeene draagkracht.

Gelukkig werd in 1921 onze nijverheid op krachtadige wijze verdedigd door een volksvertegenwoordiger van Oostende, goed op de hoogte van de economische en technische behoeften van de visscherij. Den 8 Maart 1921 ontwikkelde de heer Baels een ondervraging, die buitengewoon goed gedocumenteerd was en die betrekking had op het recht op oorlogsschade van de eigenaars van zeevisschersvaartuigen, tot zinken gebracht of vernietigd door oorlogseffecten, buiten de territoriale wateren.

Deze ondervraging leidde tot de wet van 28 Juli 1922 op de vergoeding der schade overkomen aan zeevisschersvaartuigen in de hooger vermeldde voorwaarden.

Deze termen van beperkende aard vragen een nadere toelichting. De stoomvisschersvaartuigen en de koopvaardijvaartuigen waren formeel uitgesloten voor zooveel zij niet op Belgisch grondgebied getroffen waren, hetgeen slechts bij uitzondering voorkwam. In

vreemde havens verblijvend, konden deze vaartuigen voldoende verzekerd zijn tegen oorlogsriscio en de wettelijke schadeosstelling van de ondergane verliezen, had slechts ten goede gekomen van de verzekeraars.

Dezelfde mogelijkheid had niet bestaan voor de zeevisschersvaartuigen die in de meeste gevallen toebehoorden aan reeders-stuurlieden. Dank zij de wetten van 10 Mei 1919 en 28 Juli 1922, te danken aan het initiatief van M. Baels, trokken 112 gestelsterden, grootendeels stuurlieden-eigenaars van zeevisschersvaartuigen, de vergoeding van de oorlogsschade tot beloop van een totaal bedrag van 3.502.000 fr.

Het was de eerste stap tot den heropbouw en de ontwikkeling van den eigendom van visschersvaartuigen na den oorlog.

(t Vervolgt).

Brugge als Wereldhaven

(Zie «Het Visscherijblad» van 22 en 29 Augustus en 5 September).

Een erpose besteed aan Brugge als wereldhaven zou onvolledig zijn, indien we ons de vraag niet stelden: hoe werden de zaken in de XIIIe en in de XIVe eeuw te Brugge behandeld?

Een gedeelte van de scheepsladingen die in de voorhavens terecht kwamen werden op lichters naar Brugge zelf langs de Reie gebracht, op een van de kaalen of in de Waterhalle op de Markt gelost en ter plaatse opgestapeld of vercocht. Andere ladingen vertrokken van uit de voorhavens op karren naar verdere bestemmingen, terwijl wat voor de Gent bestemd was — om de wol voor de lakennijverheid — sedert de tweede helft der XIIIe eeuw op lichters vervoerd werd langs de Lieve, het kanaal, dat de Gentenaars tusschen 1251 en 1262 aangelegd hadden om hun stad met Damme te verbinden. Maar we weten het reeds, een zeer groot deel, zoo niet het grootste deel van de aangebrachte waren ging in de voorhavens zelf uit de handen van een buitenlandse importeur in de handen van een exporteur over, die tot een andere nationaliteit behoorde.

Deze vreemde kooplieden verrichtten hun zaken gewoonlijk te Brugge zelf. Zij bronden er overigens al het noodige: Brugse makelaars en «hostellers» die niet met elkaar in betrekking brachten, agenten van de groote Italiaansche bankfirma's, Noorditaliaansche geldleiders (gewoonlijk «Lombarden» genaamd), inheemsche wisselaars voor de geldverrichtingen.

Nevens de buitenlanders traden overigens ook Vlamingen en meer bepaald Brugse ladingen als kooplieden op, o.m. als importeurs van koren of van grondstoffen voor de nijverheid; maar toonaangevend waren meer en meer de buitenlandse. Men was zoo zeer op hen aangewezen, dat zij over een gemakkelijke middel beschikten om een drukking uit te oefenen, in geval van konflikt met de overheden of met de Brugse burgerij; het volstond voor hen zich uit Brugge terug te trekken. Aldus zijn de hanzeaten verschillende keeren naar Aardenburg en later naar Dordrecht uitgegaan en hebben eindelijk hun programma doorgedreven, in de eerste plaats de vrijstelling van de verplichte tusschenkomst der Brugse makelaars in hun handelsverrichtingen. Noch Aardenburg, noch Dordrecht boden echter de voordeelen aan die zij te Brugge genoten en van een bestendig verblijf aldaar kon geen sprake zijn: overigens slaagden de Brugse ladingen er gedurende de XIVe eeuw in, Aardenburg aan hun gezag te onderwerpen en het elke ernstige mededinging op gebied van groot-handel voor goed onmogelijk te maken.

De buitenlandse kooplieden vormden echte koloniën, die hun eigen overheden hadden. Men telde te Brugge in de XIVe eeuw o.m. de koloniën van Duitschers of «Oosterlingen», van de Engelsen, van de Schotten, van de Genuezen, de Florentijnen, de Lukkezen, de Seneezen, de Venetianen, de Spanjaarden, de Biskaaiers. Froissart vertelt in zijn beroemde kroniek dat er ook talrijke Portugese kooplieden in Brugge verbleven.

Het is natuurlijk zeer moeilijk zich een idee te vormen van den omvang der behandelde zaken. Gewoonlijk treft men in de bronnen slechts vage inlichtingen aan. Het toeval wil dat men van tijd tot tijd een meer concreet gegeven ontmoet, zooals de passage uit Froissart waarin verteld wordt dat in 1382, na den slag bij het Beverhoutsveld, de Gentenaars niet slechts Brugge, maar ook Damme innamen en in laatstgenoemde stad meer dan zes duizend vaten wijn uit het Zuidwesten van Frankrijk, bij de vreemde — lees: Duitse — kooplieden in beslag namen. In 1369 werden ca. 23.000 stuks Vlaamsch laken — ca. 20 m. lang — in Lubeck geïmporteerd, die ongetwijfeld over Brugge verzonden waren geworden. Dit geeft een idee van den voor den tijd enorm omvang van het handelsverkeer in de Brugse haven.

Al behoort de XIVe eeuw nog tot de bloeiperiode van de Brugse wereldhavens, factoren en teekenen van verval waren toen reeds herkenbaar. Ten eerste, de talrijke oorlogen, burgeroorlogen en onlusten, die voor den handel uiterst ongunstig waren en meer dan eens de vreemde kooplieden er toe dwongen de stad te verlaten. Vervolgens de mededinging van de jongere Brabantse haven van Antwerpen: er heerschte aldaar meer orde, meer rust en de behendige politiek van de hertogen wist hun land zoo weinig mogelijk in de internationale konfliktten te laten betrekken.

Men stelt dan ook vast dat voor den transitohandel tusschen Engeland en Rijnland-Westfalen — Keulen, Soest, Dortmund, Münster — de Scheldtestad in de XIVe eeuw meer en meer in de plaats treedt van Brugge; de Brabantse nijverheid, die minder dan de Vlaamsche van sociale onlusten te lijden heeft, verzekert een goede en overvloedige terugvracht; de Venetiaansche galien verliezen dikwijls Antwerpen boven Brugge

De Haven van Gent

DE REGIONALE, DE COMMERCIELE EN DE INDUSTRIELE FUNCTIE DER HAVEN

(Zie «Het Visscherijblad» van 5 Sept.)

Een ontleding van de essentiële havenbedrijfsverhouding verraadt ook hier de drie voornaamste economische functies, die alle havens min of meer vertoonen, n.l. de regionale, industriële en commerciële functies.

In de meeste havens treedt een of andere functie duidelijk op den voorgrond; zoo ook te Gent, alwaar de regionale en de industriële functies het meest ontwikkeld zijn; de commerciële factor is er ondergeschikt.

U weet het: de regionale functie aan een haven wordt bepaald door haar invloedssfeer m.a.w. haar hinterland. Een blik op de landkaart volstaat om er zich van te overtuigen dat het achterland der Gentsche haven niet bepaald blijft tot het nationale gebied, maar verre buiten 's lands grenzen uitstrekt.

Door zijn ligging is Gent de natuurlijke in- en uitvoerhaven, niet alleen voor het westelijk gedeelte van het land, maar ook voor een groot gedeelte van Wallonië.

Waar men dus hoort verklaren dat voor het rijke Belgische industrieland het verkeer over Gent van geen betekenis zou zijn, mag die bewering beslist tegengesproken worden!

Vergeleken echter met het nationale hinterland van de Gentsche haven, is het buitenlandse van veel grootere belang. In de eerste plaats dient daartoe gerekend: Noord-Frankrijk tot Parijs, West-Duitsland, Noord-Oost Frankrijk

met Elzas-Lotharingen, het Groot Hertogdom Luxemburg, Zwitserland; alle niet alleen sterk geïndustrialiseerde, maar ook dicht bevolkte gebieden met nagenoeg onbeperkte productiemogelijkheden; ze kennen reusachtige behoeften aan grondstoffen voor bevolking, nijverheid en landbouw.

Natuurlijk scheidt geen duidelijke grens het hinterland van het Gentsche van datgene der naburige havens; in zekere streken bestrijkt de respectieve invloedssfeer van Antwerpen, Gent, Rotterdam, Duinkerke en Kales dezelfde gebieden. Toch mag wel even vermeld dat niet vervoer, door de Gentsche haven uit het economisch zoo belangrijke Noord-Frankrijk tot zijn getrokken, geenszins ontrouwd wordt aan Antwerpen, maar wel aan Duinkerke, dat evenals Gent massagoederenhavens is.

Hier ligt tevens het zwaartepunt van het nationaal belang van onze tweede zeehaven: geografisch, te water en te lande verkeert Gent in de gunstigste positie om de Fransche mededinging niet noodig te bieden.

Anderzijds behoort ook, door den Rijn, West-Duitsland tot het hinterland van Gent. Hier nochtans werkt de aardrijkskundige ligging in het voordeel der Nederlandsche groothavens. Niettemin houdt Gent zich sinds jaren goed als vierde buitenlandse d.w.z. niet Duitse Rijnhaven. In 1937 zelfs kwam zij als dusdanig voor Amsterdam te staan.

De commerciële functie van een haven maakt deze tot een stapel-, verkoop- en distributieplaats, tot een handelsmarkt dus van de geïmporteerde goederen.

Na den oorlog vooral is, in den internationalen handel, de strekking opgedoken meer en meer tussenpersonen uit te schakelen, wat de eigenhandel in de groote havens deed slinken. Heden ten dage vervullen vele moderne havens nog enkel de rol van omslag- en doorvoerhaven, terwijl de eigenhandel naar de verschillende voortbrengstcentra werd verplaatst.

De commerciële functie der havens wordt dan herleid tot die goederen, waarvan zij de markt wisten te behouden of te veroveren.

Dit lot heeft vooral die havens getroffen, waar hoofdzakelijk zware goederen worden vervoerd.

Het laat zich dan ook begrijpen dat te Gent de commerciële functie enkel van secundair belang is.

Nochtans heeft onze haven zich sinds 1920 weten te ontwikkelen als verdelingscentrum van bepaalde grondstoffen. Wij denken daarbij in de eerste plaats aan de katoen. Gent, als voornaam centrum der katoenindustrie, begon in 1908 een groot deel van de katoen, waaraan het voor de plaatselijke nijverheid behoefte had, rechtstreeks uit Amerika in te voeren. Vandaar ging de ontwikkeling verder en verder en werden krachtige pogingen aangewend om te Gent een katoenstapelplaats en -markt te scheppen, die de voorziening met grondstoffen zou verzekeren, niet enkel voor de plaatselijke industrie of die der onmiddellijke omgeving, maar ook voor de overige textielcentra van België en Noord-Frankrijk.

Ruime opslagplaatsen, waar 260.000 balen katoen in onder te brengen zijn, werden volgens de meest moderne bouwbeginnels opgetrokken. Gent kan bogen op modelmagazijnen — waar de koopwaar gelost, opgeslagen, behandeld en weder verzonden wordt — volledig beschut voor weer en wind. Ook als verdelingscentrum voor vlas en hout heeft het zich flink weten staande te houden.

De industriële functie stempelt de haven tot een centrum van omvorming van ingevoerde producten, van zoogenaamde «veredelingsindustrie», omdat aangebrachte ruwe grondstof door bewerking ter plaatse, een waardevermeerdering ondergaat.

Zware en belemmerende goederen, die als grondstoffen, om wille van hun betrekkelijk geringe waarde, de kosten van een lang vervoer niet zouden kunnen dragen, komen zich bij voorkeur opstapelen in een goed bewerkte en gunstig gelegen zeehaven. Alvorens hun eindbestemming te bereiken, worden ze er dan omgewerkt tot voortbrengselen, die onder kleiner volume een grootere waarde bezitten.

In tegenstelling met Antwerpen, waar toch de industriële functie weinig bijdraagt tot den bloei der haven, is integendeel te Gent de nijverheidsfunctie van overwegend belang. Deze functie stempelt de bedrijvigheid van de haven met haar bijzonder kenmerk en bepaalt haar karakter onzer tweede nationale haven.

Reeds voor den oorlog was zulks duidelijk naar voren getreden: na den wereldcrisis is Gent meer en meer die afgeteekende richting opgegaan. De grootnijverheid kwam zich vestigen langsheen het Kanaal van Terneuzen en op de kaalen van de nieuwere havengedelen. Gent is in het laatste decennium uitgegroeid tot een nijverheidshaven in de volste betekenis van dat woord.

Dit is niet alleen te merken aan het groot aantal nijverheidsgevestigden die zich rond de havenkommen hebben geschaard, maar ook aan den aard der goederen die te Gent worden verhandeld en welke de haven van Gent maken tot een overslaghaven bij uitstek voor zware goederen en volledige ladingen.

Dit bijzonder karakter dankt zij stellig aan haar ligging in het midden van zeer drukke nijverheidsstreken. Van groot gewicht ook is een verschijnsel, dat tegenwoordig in de ontwikkeling van de groote nijverheid algemeen en overal wordt waargenomen: de drang naar zee d.w.z. de neiging aan de industrie om zich, voor haar bijzondere behoeften, bij voorkeur aan de oevers van groote zeevaartroutes — de aders voor het zeevaartverkeer — zoo dicht mogelijk bij de uitvoerhaven op te richten.

De havenindustrialisering staat in nauw verband met de algemene tendentie van het verkeer, minder te luiseren naar geografische noodwendigheden dan zich te richten naar den goedkoopsten weg: men tracht de transportkosten tot een minimum te herleiden. Vooraanstaande economisten erkennen dat, wanneer de industrie zich in een haven vastzet, daardoor een vaste en zekere basis ontstaat voor het verkeer.

Sinds den wapenstilstand is het aantal en de belangrijkheid der nijverheidsinrichtingen rondom de haven van Gent nagenoeg verdrievoudigd. Thans zijn 72 nijverheidsnederzettingen, en daaronder de belangrijkste van het land, in de omheining der haven gevestigd (8), o.m. cokesovens, chemische nijverheden, petroleumnijverheden, papierfabrieken.

Zij beslaan groote oppervlakten, uitstekend gelegen voor de rechtstreekse ontvangst van grondstoffen en de herverzeking van afgewerkte producten per zeeschip, binnenschip en spoor.

VISSCHERS!

VOOR UWE SCHEEPSHERSTELLINGEN EN
NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN
BELIARD-CRIGHTON & Co
OOSTENDE S.A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot

August Verburgh

Aannemer van Begrafenissen

OOSTSTRAAT, 38 — OOSTENDE

Wanneer men naast
U hoest
vrijwaren
U reeds 2 Rheila meermalen
In alle apotheken en drogerijen: 6 en 10 frank

MEKANIEKE TOUW-, GAREN- EN NETTENFABRIEKEN

Ostend Stores & Ropeworks

N. V.

REEDERIJKAAL — OOSTENDE

Alle benodigdheden voor

Zeevaart, Zeevisscherij en

Openbare Werken

Mazout «Purfin»

DIESEL MOTOREN «SULZER»

Bandagen

Orthopædie

BREUKBANDEN
naar maat en volgens
geval.BUIKBANDEN
voor hangbuis,
zwangerschap, na
operatie.ORTHOPÆDIE
APPARATEN
voor ruggraat mis-
vorming, beender
ziekte.KUNSTBEENEN
in licht metaal.

Verdonek-Minne

7, H. SERRUYSLAAN

OOSTENDE

ONTVANGSTUREN: ieder werkdag, va.

9 tot 11 en van 2 tot 6 uur

(29)

Stoommachinen - Motoren - Stoomketels

Industriële des Pêcheries

Samenwerkende Vennootschap

REEDERIJKAAL (rechtover de Slipways)

ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES

Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen

Levering van alle Benodigdheden

Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carbur, enz., enz.

Tel. 71741 en 72781 Postcheck 99136 Handelsregister 95

(37)

heeft geen ziekte, heeft geen enkel ongemak ooit de
frischheid van haar tint verlsent.

PIJNLIJKE MAANDSTONDEN • HOOFDPJIN • SCHELE
HOOFDPJIN • ZENUWPJIN • DUIZELIGHEID • VER-
MOEDIGHEID • GRIEP • RHEUMATISCHE PIJNEN

HET WIT KRUIS

Een kruis over de pijn

IN ALLE APOTHEKEN

DIESEL-DEUTZ
Scheepsmotoren

VALCKE

Gebr. n. v.

OOSTENDE